

## **OIT**

### **SOBRE EL REPERTORIO DE RECOMENDACIONES PRÁCTICAS DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO RESPECTO A LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES A BORDO DE LOS BUQUES EN EL MAR**

**SUMARIO: INTRODUCCIÓN.—DISPOSICIONES GENERALES.—1. Objetivos;—  
2. Aplicación.—III. OBLIGACIONES GENERALES.—1. Obligaciones generales de  
la autoridad competente;—2. Obligaciones generales de los armadores;—3. Obligacio-  
nes y responsabilidades del capitán;—4. Derechos y obligaciones de la gente de mar.**

## **I. INTRODUCCIÓN**

De acuerdo con la decisión adoptada por el Consejo de Administración en su 250.<sup>a</sup> reunión de noviembre de 1992, fue llevada a cabo en Ginebra, del 28 de septiembre al 5 de octubre de 1993, una Reunión de expertos convocada al objeto de que procediese a revisar el Repertorio de recomendaciones prácticas de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) relativo a la prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos, el cual había sido publicado en 1978, únicamente en francés e inglés.

En la Reunión intervinieron 15 expertos, de ellos cinco designados previa consulta con los gobiernos, cinco previa consulta con el Grupo de Empleadores del Consejo de Administración y otros cinco previa consulta con su Grupo de los Trabajadores.

Analizado y completado por los expertos el proyecto de texto preparado por la Oficina, éstos adoptaron el Repertorio que nos ocupa. Este no busca substituir las normas establecidas. Recoge recomendaciones prácticas dirigidas a todos los encargados de la seguridad y la salud a bordo

de los buques, teniendo asimismo como propósito el servir de guía a los armadores y la gente de mar, al igual que a cuantos deban formular disposiciones sobre la materia, tanto en el sector público como en el privado.

Posiblemente algunas de las recomendaciones no puedan ser aplicadas en algunos tipos de buques o de operaciones que se realizan en ellos. En tal caso, debería intentarse por todos los medios posibles el cumplir el fin de las recomendaciones, cautelando los riesgos implícitos a las operaciones enunciadas en el Repertorio.

En el Repertorio, obviamente, no es posible recoger cada uno de los aspectos de la seguridad tanto en el trabajo como durante los períodos de inactividad a bordo de los buques tanto en la mar como en los puertos. Se subraya que si bien ninguna actividad humana está exenta de riesgo, con frecuencia los accidentes son fruto de la ignorancia o de la falta de una capacitación adecuada, de la ausencia de una comprensión global de los buques y de las operaciones que se efectúan en ellos, de la inobservancia de los procedimientos señalados, de la imprevisión y de la exposición a riesgos inútiles, muchas veces aun en operaciones muy sencillas, de modo que la previsión y la prudencia deben ser una constante divisa en todo marino que se precie de tal nombre.

Buena parte de las informaciones recogidas en el Repertorio tiene su origen en los diferentes repertorios estatales de recomendaciones prácticas, así como en otras publicaciones referentes a la seguridad, como la Recopilación de prácticas de trabajo seguras para marinos mercantes y el Repertorio sobre buques para transporte de vehículos y vagones cargados (estiba y colocación de vehículos en condiciones de seguridad), los dos del Reino Unido.

## II. DISPOSICIONES GENERALES

### 1. Objetivos

Concretando un poco más su finalidad, hay que decir que el Repertorio busca dar orientaciones útiles sobre la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques, con el objeto de:

- a) impedir accidentes y preservar de las enfermedades, así como de otros efectos nocivos para la salud de los marinos ocasionados con motivo de sus trabajos a bordo de los buques, tanto en el mar como en los puertos;
- b) que sea comprendido el papel de la responsabilidad en la seguridad y salud en el trabajo, ocupando aquélla un lugar prioritario entre las personas que se dedican al transporte marítimo, arma-

- dores y gente de mar, y asimismo para aquéllos que tienen la responsabilidad del gobierno de un país; y
- c) estimular las consultas y la cooperación entre los gobiernos, las organizaciones de armadores y las de la gente de mar, con el objeto de mejorar la salud y la seguridad a bordo de los buques.

## **2. Aplicación**

El Repertorio se aplica a la seguridad y la salud de todos los marinos que lleven a cabo sus trabajos a bordo de buques de navegación marítima, sean de propiedad pública o privada, que se dediquen a la navegación marítima comercial, aunque algunas de sus partes puedan ser aplicadas asimismo a buques que operen en vías de navegación interior o a buques pesqueros, si bien cada gobierno podrá decidir, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, que sean excluidas ciertas categorías de buques.

## **III. OBLIGACIONES GENERALES**

### **1. Obligaciones generales de la autoridad competente**

Con base en la valoración de los riesgos para la seguridad y la salud y previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, la autoridad competente, teniendo debidamente en cuenta las normas pertinentes en materia de seguridad marítima adoptadas por las organizaciones internacionales reconocidas, debería adoptar leyes o reglamentos nacionales que provean a la seguridad y la salud de los marinos que presten servicios en un buque, ya sea en el mar o en los puertos.

Las leyes o reglamentos nacionales deberían contener disposiciones referentes a su aplicación en la práctica mediante normas o repertorios de recomendaciones prácticas de carácter técnico o por medio de otros métodos idóneos.

La autoridad competente debería proporcionar los servicios de inspección apropiados para hacer cumplir las disposiciones de las leyes o reglamentos, dotando a dichos servicios de los medios necesarios. Deberá haber constancia de la inspección idónea y de la aplicación de las normas.

Debería disponerse una colaboración sistemática entre los armadores y la gente de mar al objeto de fomentar la seguridad y la salud a bordo de los buques. Entre otros extremos, habría que proceder al establecimiento en cada buque de un comité de seguridad y salud, constituido por representantes del armador y de la gente de mar.



La autoridad competente habría de ocuparse sin demora en investigar y, cuando proceda, en subsanar las deficiencias de los buques matriculados en su territorio que le comuniquen las autoridades competentes de otros Estados.

En caso de peligro de la seguridad del buque, de la tripulación, del medio ambiente o de la salud, la autoridad competente debería adoptar medidas idóneas, de acuerdo con la legislación nacional, para asegurarse de que se prohíba la zarpa del buque mientras que no se subsanen las correspondientes deficiencias.

La autoridad competente habrá de velar por la existencia de unas adecuadas condiciones médicas a bordo, tanto de índole material como personal. Para ello, además de la observancia de los instrumentos pertinentes de la OIT, particularmente el Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987, (núm. 164), debería exigirse que en cada buque se lleve a bordo la *Guía médica internacional de a bordo* o una guía análoga del país de matriculación del buque.

Asimismo, debería velar la autoridad competente por la posesión por los marinos de una formación suficiente para el desempeño de sus funciones. Entre otros instrumentos de la OIT y de la Organización Marítima Internacional (OMI) debería tenerse en cuenta, de modo particular, la *Guía internacional para la Gente de mar*, documento que tiene en cuenta las disposiciones del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, al igual que los otros instrumentos de la OIT y de la OMI.

## 2. Obligaciones generales de los armadores

Los armadores, después de consultar a las organizaciones de la gente de mar, deberían proporcionar los medios y confeccionar un programa satisfactorio en materia de seguridad y salud de los marinos que esté de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales. En el programa deberían delimitarse las responsabilidades de todas y cada una de las partes, incluidas las referentes al personal que trabaje en tierra y a las compañías de subcontratación en el caso de que las hubiere.

Quienes se propongan adquirir un buque deberían cerciorarse de que esté concebido de acuerdo con los principios de la ergonomía, ajustado a las leyes, reglamentos, normas o repertorios nacionales.

Deberían los armadores cerciorarse de que el número, la edad, las aptitudes, el estado de salud, la experiencia y las calificaciones de los marinos están en situación idónea para realizar en condiciones de seguridad las tareas necesarias para el funcionamiento del buque, cumpliendo como mínimo los requisitos establecidos por el Estado de abanderamiento.

Deberían ser tomadas medidas por los armadores para que sea desig-

nado un empleado en tierra firme, preferentemente el que ocupe el puesto más elevado de la jerarquía administrativa, con el cometido de:

- a) Consultar pormenorizadamente con el capitán y la tripulación todos los asuntos relacionados con la seguridad y la salud;
- b) Examinar los informes de los comités de seguridad y salud a bordo, estudiando asimismo las mejoras demandadas por éstos, al igual que otras informaciones pertinentes provenientes del buque; y
- c) Vigilar de manera continua el funcionamiento del buque y el comportamiento del personal.

Deberían tomar disposiciones los armadores para que periódicamente personas competentes efectúen inspecciones de seguridad en todas las partes de sus buques, debiendo ser cumplidas, como mínimo, las normas nacionales.

Los armadores deberían examinar, previa consulta con el capitán y con los representantes de la tripulación, la conveniencia de organizar una brigada de emergencia a bordo de cada buque.

Se recoge asimismo que los armadores deberían suministrar a cada buque los equipos, los manuales y los demás informes que garanticen que todas las operaciones sean llevadas a cabo de manera que sean reducidos al mínimo los perjuicios al medio ambiente marino, debiendo cumplirse plenamente los requisitos establecidos por la OMI, particularmente el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) y sus anexos, según proceda.

### 3. Obligaciones y responsabilidades del capitán

El capitán debería aplicar a bordo del buque el programa de seguridad establecido por los armadores, el cual debería ser comunicado a la totalidad de los miembros de la tripulación.

Ante todo trabajo que exija la colaboración de varios marinos y que suponga algún riesgo especial, el capitán debería proveer para que sea supervisado por una persona competente; asimismo que se asignen a los marinos únicamente aquellos trabajos para los que sean aptos por razón de su edad, salud y sus capacidades.

El capitán debería expedir los avisos e instrucciones adecuados y redactados en forma clara y sencilla, en uno o varios de los idiomas comprendidos por toda la tripulación; asimismo, en cumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales, así como de los convenios internacionales, cuando los haya el capitán debería asegurarse de que todas las personas que trabajan a bordo:

- a) tengan asignada una carga de trabajo llevadera;
- b) cumplan horarios de trabajo razonables;

- c) dispongan de períodos de descanso suficientes durante el horario de trabajo, teniendo en cuenta particularmente el desempeño de labores arduas, peligrosas o monótonas; y
- d) gocen de días de descanso a intervalos razonables.

El capitán debería procurar que se encuentren a disposición de los marinos que los necesiten para llevar a cabo su trabajo en condiciones de seguridad, manuales de funcionamiento, planos del buque, leyes y reglamentos nacionales, procedimientos de seguridad y otras informaciones análogas. Singularmente, debería velar por que toda instrucción y aviso en materia de seguridad y salud de la tripulación sea expuesta en sitios idóneos y visibles; debería asimismo organizar reuniones del comité de seguridad y velar para que se dedique la debida atención a los informes de dicho comité.

Debería el capitán vigilar que los equipos de seguridad, incluidos todos los equipos de emergencia y de protección se conserven en buen estado y se pongan en sitio seguro; igualmente organizar reuniones del comité de seguridad y salud a bordo, procurando que se dedique una atención continuada a los informes de dicho comité.

El capitán habrá de velar por que reciban una formación especial las brigadas de emergencia que se hubiesen formado a bordo; igualmente designará uno o varios oficiales para que actúen en calidad de oficiales de seguridad.

#### **4. Derechos y obligaciones generales de la gente de mar**

La gente de mar debería tener el derecho de alejarse de una situación de peligro siempre que tenga motivos fundados para pensar que ésta supone un riesgo inminente y grave para su seguridad o salud.

De acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales, la gente de mar debería:

- a) cooperar lo más estrechamente posible con el armador en la aplicación de las medidas prescriptas en materia de seguridad y de salud;
- b) informar sin demora a su superior jerárquico inmediato de toda situación que a su juicio pueda presentar un riesgo y a la que no pueda hacer frente por sí sola; y
- c) participar en las reuniones relativas a cuestiones de seguridad y de salud.

Los miembros del comité deberían gozar de protección contra el despido y contra toda disposición que pueda perjudicarlos a causa de las funciones que desempeñan a bordo, en calidad de representantes de seguridad o de miembros del comité, con respecto a la seguridad y la salud en el trabajo.



El comité de seguridad y salud tiene derecho a estar al tanto de los posibles peligros a bordo que estén en conocimiento del armador y del capitán, debiendo tener acceso al *Código marítimo internacional de mercancías peligrosas* y otras publicaciones pertinentes de la OML.

El Repertorio se ocupa en otros capítulos de los siguientes asuntos: notificación de accidentes y de faltas en materia de salud y seguridad en el trabajo; sistemas de autorización de trabajo; brigadas de emergencia; consideraciones generales sobre la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques; emergencias y equipos de emergencia a bordo del buque; transporte de mercancías peligrosas; acceso a los buques en condiciones de seguridad; desplazamientos a bordo del buque en condiciones de seguridad; ingreso y trabajo en espacios cerrados o estrechos; elevación y transportes manuales de cargas; herramientas y material de trabajo; soldadura, corte con soplete y demás trabajos en caliente; trabajos de pintura; trabajos en superficies elevadas y en el casco del buque; trabajos en instalaciones eléctricas; trabajos con sustancias peligrosas o irritantes y exposición a radiaciones; mantenimiento de cuerdas de fibra y de cables metálicos; anclaje, atraque a muelle y fondeo mar adentro; trabajos en cubierta o en estación de carga; trabajos en la sala de máquinas; trabajos en cocinas, oficinas y otros recintos donde manipulan alimentos; seguridad en el alojamiento de la tripulación, buques de carga a granel y transporte de cargas a granel; buques portacontenedores, transbordadores de vehículos y transporte de carga rodada; transbordadores de gran velocidad; petroleros de gran velocidad; petroleros para crudos; buques cisterna para productos refinados derivados del petróleo y para productos derivados del petróleo en ebullición; buques para productos químicos a granel; buques para el transporte de gas licuado, natural y gas licuado de petróleo y, finalmente, buques de apoyo para las instalaciones fijas en el mar.

Para terminar, como reflexión personal sobre el contenido del Repertorio, hemos de subrayar su carácter recomendatorio, naturaleza que estimamos debería ser cambiada en pro de un entendimiento obligatorio de una buena parte de su contenido. Dadas como meras recomendaciones conductas que no podrían entenderse sino sólo como obligatorias, tal como quedan recogidas nos dan más bien una imagen de una cierta temeridad anormativa en materia de accidentes marítimos (1).

ANTONIO MARTÍNEZ PUÑAL.

*Profesor Titular de Derecho Internacional Público.  
Universidad de Santiago de Compostela.*

---

(1) Repertorio de recomendaciones prácticas sobre la prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos, MEAPS/1993, Reunión de expertos en prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos, Organización Internacional del Trabajo, Ginebra, septiembre-octubre de 1993.